

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 48 December 2009

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het “**Informatieblad grote pleziervaart**” is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het “**Informatieblad grote pleziervaart**” geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB) en Henk Bos (HB)

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2009
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**).*

Voorwoord info20m nummer 48

Het laatste nummer van 2009. Terwijl ik dit schrijf sneeuwt het, ligt er ijs en zijn de voorbereidingen voor kerst in volle gang. In de binnenvaart kom je dan vele kerstboompjes in de masten van schepen tegen. Wat mij betreft een traditie die in ere gehouden dient te worden!

Afgelopen tijd is er weer veel gebeurt: vele interessante gesprekken gevoerd en leuke mensen tegengekomen op de diverse nautische evenementen in Nederland.

Vervolgens even rust gehouden in het buitenland (warm, vochtig maar o zo mooi) en daar natuurlijk ook gevaren. In smalle bootjes met een automotor achterop en daaraan een schroefas met schroef schuin in het water.
Geen keerkoppeling, gewoon gas geven en gaan!
Op een vlot voortgetrokken door een klein bootje met de stuurman in een hangmat (relaxed), of op een bamboevlot al bomend de rivier af. Een ritje door de jungle bovenop een olifant en het aaien van echte tijgers, maken het vervolgens helemaal af. Nog even wat uitrusten aan het strand met een kreeft van de BBQ en het is helemaal compleet. Ik kan er weer tegenaan.

Rest mij u een goed uiteinde te wensen, in goede gezondheid en omgeven door uw dierbaren.
Dat 2010 maar een mooi jaar mag worden!

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Klein Vaarbewijs en ICC straks op een handzame pas

Vanaf 1 januari 2010 zal de VAMEX, waar het Watersportverbond in participeert, de afgifte van het nationale Klein Vaarbewijs en het internationale Certificate of Competence (ICC) samenvoegen in een nieuw ontwikkeld document op handzaam pasformaat.
Voor de watersporter die ook in het buitenland vaart betekent dit een duidelijke serviceverbetering en lastenverlichting.

Tot nu toe
Tot op heden wordt het ICC nog door de ANWB afgegeven als los papieren document, dat alleen apart kan worden aangevraagd als men al in het bezit is van een Klein Vaarbewijs of TKN certificaat.

Creditcard



Straks zijn het Klein Vaarbewijs en ICC in één document geïntegreerd in een pas op creditcard formaat. Er hoeft dan ook nog maar eenmaal een aanvraag met pasfoto te worden ingediend en nog maar een keer te worden betaald.
Voor TKN-certificaathouders die alleen het ICC aanvragen is er eveneens een ICC-versie op creditcard formaat.

Internationale standaard
Vanaf 1 januari ontvangen alle voor het Klein Vaarbewijs examen geslaagde kandidaten (ongeveer 20.000 per jaar) het nieuwe aan de internationale standaard aangepaste document.

Tarief niet omhoog
De geheel nieuw ontworpen pas kent tevens een aantal belangrijke verbeteringen op het gebied van beveiliging om mogelijke fraude beter tegen te gaan.

Het huidige tarief van € 25,- voor het aanvragen van een Klein Vaarbewijs wordt, ondanks deze verbeteringen, niet verhoogd.

Bron: persbericht Watersportverbond
Voor meer informatie over het ICC en het vaarbewijs zie: http://www.vamex.nl/klein-vaarbewijs/klein-vaarbewijs/buitenland-(icc).aspx

Rijkswaterstaat op volle kracht verder na Spiegeldag vaarweggebruikers 2009

Ligplaatsen slimmer aanleggen en benutten, een betere afstemming van bedieningstijden van bruggen en sluizen en meer uitleg over nieuwe ontwikkelingen op het gebied van informatievoorziening aan de scheepvaart. Dat zijn speerpunten van Rijkswaterstaat voor de beroeps- en recreatievaart.
Deze speerpunten zijn vastgesteld op de Spiegeldag voor vaarweggebruikers die op 7 november werd gehouden in Zaandam. 'We zetten er nog een tandje bij', beloofde Landelijk Scheepvaart Verkeersmanager Folkert Post in zijn slotwoord, terwijl hij een telegraaf op volle kracht vooruit zette.



Zo'n 150 schippers, zowel beroeps- als recreatievaarders, bogen zich op de Spiegeldag over allerlei onderwerpen. In rondetafelgesprekken werd onder andere gediscussieerd over veiligheid op het water en duurzaam varen. Op het Spiegelplein ging Rijkswaterstaat met schippers in gesprek over bijvoorbeeld vaarroutes langs windmolens op zee en het nut van AIS-transponders. Ook waren er diverse workshops, bijvoorbeeld over betrouwbare reistijd en over overnachtingsplaatsen.

Ook werd op de Spiegeldag de vernieuwde website www.varendoejesamen.nl gelanceerd. Nico van Lamsweerde, directeur van de Stichting Recreatietoervaart Nederland, en Theo van de Gazelle, plaatsvervangend DG van Rijkswaterstaat, knipten gezamenlijk een lintje door en wezen op het belang van deze site. Hier is informatie te vinden over de veiligheidscampagne 'Veilig varen doen we samen' en over het passeren van gevaarlijke knooppunten.
De deelnemers aan de Spiegeldag 2009 waren enthousiast en beschouwden de bijeenkomst als geslaagd.
'Je kunt je standpunten naar voren brengen en er wordt naar je geluisterd, dus daarom is zo'n dag nuttig', zo is samengevat de mening. De aanwezigen prezen Rijkswaterstaat om het publieksgericht werken.

Spiegelnet



Een uitgebreid verslag van de dag is binnenkort te lezen op www.rijkswaterstaat.nl/spiegelnet, de digitale aanlegplaats voor beroeps- en recreatievaart. Hier kunt u ook volgen wat de voortgang is op de verschillende afspraken.
Bron: persbericht Scheepvaart Verkeers Centrum van Rijkswaterstaat

Vernieuwde website Varen doe je samen in de lucht

De website van het project Varen doe je samen is volledig vernieuwd. De deelnemende partijen, waaronder het Watersportverbond, denken hiermee het nu al succesvolle project een extra impuls te geven.
Varendoejesamen.nl werd al goed bezocht. De site heeft nu een gedaanteverandering ondergaan. Een modernere uitstraling en betere navigatiemogelijkheden. Er kunnen nieuwsberichten geplaatst worden die aan het project gerelateerd zijn. Natuurlijk zijn ook de vertrouwde knooppunten boekjes nog steeds gemakkelijk te downloaden.
De tien verschillende Knooppuntenboekjes zijn dit jaar al succesvol landelijk verschenen en verspreid. Het project is op diverse beroeps- en pleziervaartbeurzen gepromoot.
De website is tijdens de Spiegeldag van Rijkswaterstaat door Nico van Lamsweerde, directeur van de Stichting Recreatietoervaart Nederland, en Theo van de Gazelle, plaatsvervangend DG van Rijkswaterstaat, officieel gelanceerd.
Bron: persbericht Stichting Recreatietoervaart Nederland en Watersportverbond

IVW draagt vergunningverlening binnenvaartschepen over

De Inspectie Verkeer en Waterstaat gaat vanaf begin 2010 haar vergunningverlenende taken in de binnenvaartsector in twee jaar tijd geleidelijk overdragen aan de markt. Het gaat om de certificerende taken van de bestaande schepen en nieuwbouw.
Op dit moment wordt al een deel van de taken uitgevoerd

door klassebureaus en particuliere instellingen. Na de overdracht hebben schippers straks in de meeste gevallen nog maar één aanspreekpunt voor alle zaken op het terrein van vergunningverlening en certificering. Ook kan de Inspectie zich door de overdracht volledig gaan concentreren op haar handhavende taken.
De vergunningverlenende taken kunnen worden uitgevoerd door bedrijven die erkend zijn door de Inspectie. In beginsel kan elke partij die interesse heeft en heeft aangetoond aan de eisen te voldoen deze vergunningverlenende taken gaan uitvoeren. De Inspectie zal toezicht houden op de bedrijven en op een juiste uitvoering van de taken.
Bron: persbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat

IVW besteedt deel scheepskeuringen uit aan Register Holland

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) besteedt met ingang van 1 januari 2010 de keuring van SI-geklasseerde koopvaardijschepen (veelal voormalige overheidsschepen) kleiner dan 24 meter uit aan het keuringsinstituut Stichting Register Holland in Enkhuizen. In totaal gaat het om 23 schepen.
Register Holland is gespecialiseerd in de technische keuringen en de keuringen op veiligheids- en reddingsmiddelen van zeilende charterschepen, rondvaartboten en gemotoriseerde pleziervaartuigen.

De scheepseigenaren zijn door IVW geïnformeerd dat de overdracht plaatsvindt tijdens de eerstvolgende keuring van het schip. Deze keuring door een surveyor van Register Holland zal nog door een inspecteur van de IVW worden bijgewoond. Register Holland staat onder toezicht van de IVW en werkt op basis van een onderling afgesproken overeenkomst.
Bron: persbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat

Modernisering van het monumentenbeleid: aandacht voor varend erfgoed en woonboten

Op 16 november 2009 heeft de vaste commisie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap met minister Plasterk over de modernisering van het monumentenbeleid gesproken. Daarin was uitgebreid aandacht voor het varend erfgoed en speciaal woonboten die letterlijk tussen wal en schip vallen omdat ze en geen onroerend goed (huizen) zijn en geen varend erfgoed.

Er kunnen in het nieuwe monumentenbeleid meer monumenten onder de noemer van rijksmonument vallen, de eis dat een monument minimaal 50 jaar oud is komt waarschijnlijk te vervallen. Mobiel erfgoed (rail, weg, water, lucht) kan ook als rijksmonument worden aangewezen net zoals groen erfgoed (parken, tuinen e.d.), hetgeen in een apart register naast de huidige rijksmonumentenlijst wordt opgenomen.

A-, B- of C-status
Er wordt aan gedacht om rijksmonumenten aan een prioritering onderhevig te laten zijn, bijvoorbeeld als A-, B- of C-status. Monumenten met een A-status worden meer beschermd, maar zo'n status schept ook verplichtingen. Een C-status geeft meer vrijheden, maar ook iets minder bescherming. NB. Bij de A-, B- of C-status wordt gedacht aan de huidige rijksmonumenten (gebouwen)!
Minister Plasterk voorziet echter veel bezwaren van eigenaren die vinden dat zij niet in de A- of C-categorie thuishoren en is daar niet enthousiast over.

Herbestemming
Men wil geen leegstaande monumenten, een leegstaand pand vervalt veel sneller dan dat zij gebruikt wordt. Herbestemming is dus noodzakelijk. Er moet in de monumenten geleefd worden, gewoond worden, gewerkt worden. Het is in het belang van een stad of buurt, de locale economie en het toerisme.

Onderzoek naar beperkingen en ontheffingen
Minister Plasterk wil onderzoek laten verrichten naar de beperkingen door sectorale wet- en regelgeving en de mogelijkheden voor eventuele ontheffing (volgens de projectleider binnen OC en W zal dat onderzoek in 2010 worden uitgevoerd waarbij ook gekeken gaat worden naar het varend erfgoed, aldus verteld op het symposium van de FONV tijdens de Klassieke Schepenbeurs 2009).

Motie mobiel erfgoed en woonboten
De Kamer, gehoord de beraadslaging,
overwegende dat de regering in de beleidsbrief Modernisering van de Monumentenzorg heeft aangegeven dat mobiel erfgoed relevant is voor een integraal monumentenbeleid;
overwegende dat varend erfgoed onderdeel is van mobiel erfgoed en dat woonboten in bepaalde gevallen gekwalificeerd zouden kunnen worden als varend erfgoed;
constaterende dat in de huidige situatie woonboten niet kunnen rekenen op de bescherming waar ander varend erfgoed wel voor in aanmerking komt;
constaterende dat de onderhandelingen over deze problematiek tussen verschillende belangengroepen op het gebied van respectievelijk varend erfgoed en woonboten zouden kunnen leiden tot een oplossing, maar dat dit tot op heden nog niet gebeurd is;
van mening dat het ministerie van OCW bij de onderhandelingen tussen de verschillende belangengroepen wellicht een bemiddelende rol kan spelen en zodoende kan proberen, bij te dragen aan een oplossing waarbij woonboten die gekwalificeerd kunnen worden als varend erfgoed, beter beschermd worden;
verzoekt de regering, te bezien of een dergelijke bemiddelende rol van het ministerie van OCW in deze kwestie op zijn plaats is en of het ministerie van OCW zodoende bij kan proberen te dragen aan een oplossing waarbij woonboten die gekwalificeerd kunnen worden als varend erfgoed, beter beschermd worden,
en gaat over tot de orde van de dag.
Minister Plasterk geeft aan de motie over het mobiel erfgoed en woonboten uit te gaan voeren, met dien verstande dat het woord "bemiddelen" wordt vervangen door het verschaffen van duidelijkheid. Men verwacht dat er binnen circa 3 maanden duidelijkheid verschaft zou kunnen worden. Dat zal gebeuren middels een brief van de Minister aan de Kamer.

Voor wie de gehele tekst van het overleg van de vaste commissie van OC en W met minister Plasterk over de modernisering van het monumentenbeleid wil lezen:

https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32156-10.html?zoekcriteria=%3fzkt%3dEenvoudig%26pst%3d%26vrt%3dwoonboten%26zkd%3dInDeGeheleText%26dpr%3dAfgelopenDag%26sdt%3dDatumPublicatie%26ap%3d%26pnr%3d1%26rpp%3d10&resultIndex=7&sorttype=1&sortorder=4 (JB)

Nieuwsbrief scheepsarcheologisch nieuws

Met enige regelmaat brengt afdeling Scheepsarcheologie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een electronische nieuwsbrief uit met nieuwtjes en wetenswaardigheden op het gebied van scheeps- en onderwaterarcheologie. De Rijksdienst voor Cultuur Erfgoed heette voorheen RACM en daarvoor ROB. In december 2009 is nummer verschenen met daarin o.a. nieuws over:
- Duikactie Burgzand Noord
- Oostzeewrakken
- Wrak Rhittem, een scheepswrak in de Westerschelde
- De Jacob (een houten vrachtschip gevonden bij Dordrecht)

De nieuwsbrief is te vinden op
http://www.cultureelerfgoed.nl/Lelystad_nb/index.html
Wilt u de nieuwsbrief per email ontvangen, dan kunt u zich aanmelden op
http://www.formdesk.nl/archis/abbonement_scheepsnieuws
(JB)

Drijvende woningen en de bouwregelgeving, handreiking voor ontwikkelaars, bouwers en gemeentelijke plantoetsers

Onlangs heeft de Inspectie van VROM (Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) een publicatie bekend gemaakt met bovenstaande titel.
De handreiking gaat over drijvende woningen als 'bouwwerken in de zin van Woningwet' (waarvoor een bouwvergunning nodig is) en niet over woonarken. Wanneer gesproken wordt over 'drijvende woning' wordt bedoeld een 'bouwwerk in de zin van de Woningwet'. Op een 'bouwwerk in de zin van de Woningwet' zijn de



voorschriften van het Bouwbesluit 2003 van toepassing. Een drijvende woning kan ook de status van 'woonark' hebben. Een woonark is geen 'bouwwerk'. De woonark valt dus niet onder de Woningwet en is onderworpen aan het gemeentelijk woonschepenbeleid. De bouwregelgeving (Bouwbesluit, Gebruiksbesluit, gemeentelijke bouwverordening) regelt de minimum vereiste bouw- en woonkwaliteit. De bouwregelgeving regelt niet alles.

Aan een aantal aspecten van waterwonen, zoals stabiliteit, drijfvermogen, vrijboord (afstand tussen de waterlijn en het 'dek') of aanvaarbestendigheid, worden nu geen eisen door het Bouwbesluit gesteld. Niettemin heeft de bouwpraktijk aangegeven behoefte te hebben aan nadere regelgeving over deze aspecten, hetzij publiekrechtelijk (in het Bouwbesluit), hetzij privaatrechtelijk (bijvoorbeeld door middel van een productrichtlijn). Met deze regelgeving kan het vertrouwen van consumenten, financiers en verzekeraars in het waterwonen worden vergroot. De handreiking geeft in hoofdstuk 7 een inventarisatie van deze aspecten. De handreiking neemt drijvende woningen ('woonfunctie') als uitgangspunt, aangemerkt als 'bouwwerk in de zin van de Woningwet'. Veel van de besproken aspecten zijn ook één op één toepasbaar op andere typen projecten en gebruiksfuncties, bijvoorbeeld een drijvend werkeiland, een drijvende kantine of een hotelboot. Verder gaat de handreiking uit van nieuwbouw, niet van bestaande bouw. De vraag of en hoe bestaande drijvende woningen eventueel zouden kunnen of moeten worden getoetst aan de bouwregelgeving komt dus niet aan de orde.

Uit de inhoudsopgave:

7. Overige aandachtspunten bij ontwikkeling en bouw van drijvende woningen
8. Ruimtelijke ordeningsaspecten
Bijlage 1: Overzicht jurisprudentie ten aanzien van de vraag of drijvende woningen als 'bouwwerk in de zin van de Woningwet' moeten worden beschouwd
Bijlage 2: Aansluitplicht en tarieven voor nutsaansluitingen
Bijlage 3: Begeleidingsgroep
Colofon

Deze publicatie is te bestellen en te downloaden via www.vrom.nl of via Postbus 51 Infolijn, telefoon 08008051 (gratis) onder vermelding van VROM 8398.

Afvalstoffenwet

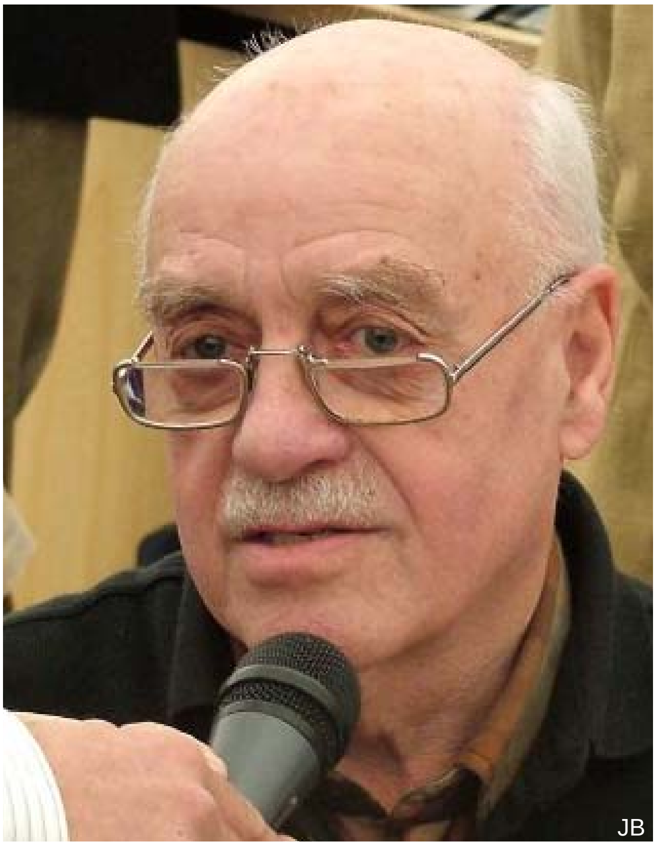
Het bestuur van de LVBHB heeft enige zorgen over afvalstoffen en de grote pleziervaart. Wij hebben signalen gekregen dat met name oliehoudend afval voor ons soort schepen een probleem vormt. Zoals gewoonlijk valt bij de nieuwe afvalstoffenwet de grote pleziervaart tussen 'wal' en 'schip': de gewone pleziervaart enerzijds en de beroepsvaart anderzijds. In Info20M nummer 46 constateert Janneke Bos dat naar verwachting de nieuwe afvalstoffenregeling geen problemen voor de grote pleziervaart zal opleveren. Maar we willen toch even de vinger aan de pols houden. Daarom het verzoek om eventuele problemen die u tegenkomt met het afgeven van afval (en die u zelf niet opgelost krijgt) te melden aan Ruut Louwers (ruut.louwers@telenet.be).
Zo krijgen we een centraal overzicht en kunnen we, indien nodig, actie ondernemen.
Bron: Bulletalie LVBHB

Nieuw boek: Het vlakke land en het zeil, handboek varen met platbodemjachten

Jan Kooijman bekend van o.a. de jachtwerf Kooijman en de Vries in Deil, ere voorzitter van de Schipperskring



Kooijman en de Vries, heeft al vele boeken over het varen met platbodems geschreven. Toch vond Jan Kooijman het tijd om een nieuw boek te maken waarin de ervaringen en de kennis van de eerdere boeken verzameld werd en aangevuld met vele nieuwe kleine handigheidjes en informatie. Ondanks zijn hoge leeftijd vaart hij nog steeds solo in de Biesbosch (najaar 2009) en kwam hij naar de klassieke Schepenbeurs 2009 om zijn nieuwste boek te promoten. Met dit boek is hij er weer in geslaagd om op eenvoudige wijze zijn kennis en kunde over te brengen ondersteund met vele tekeningen en afbeeldingen waarvan vele van zijn eigen hand. Een boek



dat aan te raden is voor iedere platbodemvaarder (op zeil en op de motor!) en hoewel het boek op de kleine platbodems gericht is, ook zeer goed kan helpen om het ambacht van het varen op grotere platbodems in de praktijk te brengen.

Meer informatie over het nieuwste boek van Jan Kooijman is te lezen op:
http://www.klassieke-schepen.nl/images/programma/Promo%20Platbodemzeilen.pdf
Meer informatie over de Schipperskring Kooijman en de Vries is te vinden op:
http://www.schipperskring.nl/modules/content/index.php?action=viewContent&sectionID=4 (JB)

Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart gestart

De subsidieregeling voor AIS-apparatuur in de binnenvaart is op 2 december 2009 in werking getreden. Zie de aankondiging in de Staatscourant van 30 november:
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2009-18283.html?zoekcriteria=%3fzkt%3dEenvoudig%26pst%3d%26vrt%3dinland%2bais%26zkd%3dInDeGeheleText%26dpr%3dAfgelopenDag%26sdt%3dDatumPublicatie%26ap%3d%26pnr%3d1%26rpp%3d10&resultIndex=2&sorttype=1&sortorder=4

Tot 1 januari 2013 kunnen binnenvaartondernemers gebruik maken van de regeling om met steun van de overheid een AIS-transponder aan te schaffen. De subsidieregeling wordt uitgevoerd door Senter Novem:
http://www.senternovem.nl/ais/.

Rijkswaterstaat streeft ernaar dat alle schepen die in Nederland varen gebruik gaan maken van AIS (Automatic Identification System).

AIS is een navigatieondersteunend systeem en bedoeld om de binnenwateren in Nederland veiliger en efficiënter te maken. Vooral op drukke Europese vaarwegen is extra informatie over een schip wenselijk.

Met de subsidieregeling stimuleert de overheid de binnenvaartsector tot het inbouwen van een AIS-apparaat. De subsidie is bedoeld als financiële tegemoetkoming voor de aanschaf van het systeem.

Voordelen
Schepen die zijn voorzien van een AIS-apparaat (ook wel AIS-transponder genoemd) verzenden en ontvangen automatisch informatie van andere schepen die zijn uitgerust met AIS en informatie van de vaarwegbeheerder. Dit maakt het mogelijk om:
* de veiligheid van het scheepvaartverkeer te verhogen.
* de bestaande infrastructuur op de vaarweg beter te benutten. Bijvoorbeeld door coördinatie van ligplaatsen, beheer in havens, of de verbeterde afwikkeling van weg- en scheepvaartverkeer bij beweegbare bruggen.
* efficiëncywinst te realiseren bij de RWS verkeersposten en bediencentrales.
* de logistieke planning van verladers en terminals te verbeteren.

Subsidiebedrag
De subsidie is een vast bedrag van € 2.100 per AIS-apparaat per schip. Nadat het gecertificeerde AIS-apparaat is geïnstalleerd kan vanaf inwerkingtreding van de regeling tot en met 31 december 2012 (of zoveel eerder als het subsidiebudget uitgeput is) subsidie worden aangevraagd met het aanvraagformulier via http://www.senternovem.nl/ais/aanvragen_subsidie/index.asp.

In de officiële publicatie in de staatscourant (http://www.senternovem.nl/mmfiles/stcrt-2009-18283%201%20%20regeling_tcm24-319732.pdf) staan enkele belangrijke alinea's:

Verplichting AIS-transponders binnen enkele jaren
Voor de binnenvaart bestaat het voornemen tot het aan boord hebben van een AIS-transponder, binnen enkele jaren verplicht te stellen. Op de Donau in Oostenrijk geldt inmiddels al een dergelijke verplichting. Voor de Europese binnenwateren die onder de Acte van Mannheim vallen, geldt vanaf 1 april 2008 dat uitsluitend nog de inbouw van AIS-apparatuur is toegelaten die voldoet aan de eisen die daarvoor door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) worden gesteld.

Verplichtingen van subsidie-ontvangers
Omdat de subsidieverstrekking voorloper is van een verplichtstelling, is het wenselijk zoveel mogelijk ervaring op te doen met het gebruik van AIS. Om deze reden zijn in de bijlage bij deze regeling aanvullende voorwaarde bij de subsidieverlening vastgesteld. De aanvrager moet verklaren het Inland AIS-apparaat zoveel mogelijk te gebruiken, het apparaat niet uit te bouwen of te verkopen, anders dan gelijktijdig met het schip, en eventueel (technische) onvolkomenheden, zoals foute positie weergave, te corrigeren.

Doelgroep subsidieregeling
De onderhavige regeling beoogt subsidie te verstrekken voor de installatie van AIS-transponders op binnenschepen. De aanvraag voor subsidie kan zowel door natuurlijke als rechtspersonen worden gedaan. Voor de definitie van binnenschip (maar ook voor verschillende andere hieronder nog aan te halen termen) wordt aangesloten bij de daarvoor gebruikte terminologie in de met ingang van 1 juli 2009 in werking getreden Binnenvaartwet. Dit betekent dat pleziervaartuigen en bijvoorbeeld 'de bruine vloot' wel onder deze regeling vallen maar zeeschepen, die tevens de binnenwateren bevaren, niet in aanmerking kunnen komen voor subsidie. Voor deze zeeschepen bestaat al de verplichting tot het aan boord hebben van een AIS-systeem waardoor een subsidieregeling niet meer opportuun is. Omdat binnenschepen in eigendom van de overheid van de definitie van binnenschip zijn uitgezonderd, komen overheidsschepen niet voor subsidie in aanmerking.

Subsidie kan worden aangevraagd voor een binnenschip dat in Nederland staat geregistreerd of in een ander EU-land. Omdat gelijktijdig in de Bondsrepubliek Duitsland een vergelijkbare subsidieregeling van kracht wordt, zijn binnenschepen die in Duitsland staan geregistreerd van deze regeling uitgesloten. Om deze reden zullen in Nederland geregistreerde schepen in de Duitse regeling worden uitgezonderd. Om 'transponder-toerisme' te voorkomen wordt bij de inbouw van een AIS-transponder op (andere) niet-Nederlandse schepen verlangd dat het binnenschip in de afgelopen drie jaar ten minste drie maal gebruik heeft gemaakt van de Nederlandse binnenwateren. Ook dient in dat geval te worden verklaard dat men geen gebruik zal maken van de Duitse subsidieregeling, die ook voor deze binnenschepen openstaat.

Wat betreft de grootte van het binnenschip geldt dat deze 20 meter of meer lang moet zijn of, indien het minder dan 20 meter lang is, bedrijfsmatig moet worden gebruikt voor het vervoer van personen of goederen. Voor in Nederland geregistreerde schepen staat de lengte in het schip in het Scheepsregister, andere schepen zullen dit moeten aantonen door middel van hun meetbrief.

Het vierde lid, onderdeel a, van artikel 3 stelt dat geen aanspraak op subsidie bestaat indien al eerder subsidie of een andere tegemoetkoming, al dan niet in natura, is verstrekt voor de aanschaf en installatie van de transponder. Als gevolg hiervan bestaat geen aanspraak op subsidie voor schepen die bijvoorbeeld op grond van de Duitse regeling voor subsidie in aanmerking kwamen of, in geval het binnenschip in eigendom is van verschillende eigenaren, door een andere eigenaar daarvoor al subsidie is ontvangen. Naar verwachting zullen op grond van deze regeling ten hoogste 7.000 schepen voor subsidie voor de AIS-transponder in aanmerking kunnen komen. Naar verwachting zal ongeveer 1/4 deel daarvan bestaan uit niet-Nederlandse of niet-Duitse schepen (met name Belgische en Franse).

Op de website van SenterNovem (http://www.senternovem.nl/ais/) is meer informatie te vinden zoals achtergrondinformatie, financiële steun,

aanvragen subsidie, typegoedkeuringslijst, te downloaden publicaties, links en veelgestelde vragen met bijbehorend antwoord.

AIS voorlichting van Rijkswaterstaat:
http://www.rijkswaterstaat.nl/water/veiligheid/scheepvaartverkeersbegeleiding/ris/AIS/

AIS voorlichting van Bureau Telematica Binnenvaart:
http://www.binnenvaart.org/ (JB)

SenterNovem per 1 januari 2010 onderdeel van Agentschap NL

Minister Maria van der Hoeven (Economische Zaken) heeft 10 november bekendgemaakt dat de drie EZ-agentschappen EVD, Octrooicentrum Nederland en SenterNovem vanaf 1 januari 2010 verder gaan onder de naam Agentschap NL.

Klantgericht
Agentschap NL stelt ondernemers in staat datgene te doen waar ze goed in zijn: ondernemen. De organisatie biedt klanten één loket waar ze terecht kunnen met al hun vragen, betere dienstverlening, minder regels en meer duidelijkheid. Daarnaast verwacht de minister dat Agentschap NL een signalerende rol speelt tussen beleid en maatschappij: "Ik hoor die signalen vanuit het nieuwe agentschap graag van jullie. Dat draagt bij aan de kwaliteit van het economisch beleid dat wij ontwikkelen."

Moderne naam
De minister sloot haar speech als volgt af: "Bij al deze ambities hoort een krachtige, moderne naam. Een naam waar we samen invulling aan gaan geven. Een agentschap met ambitie, waar ik trots op kan zijn. En daar past een naam bij die zegt waar het om gaat!".
De bewindsvrouw startte vervolgens een filmpje, waarin de rondspringende letters van de drie huidige agentschappen eerst de nieuwe divisienamen en vervolgens de naam "Agentschap NL" vormden.
De medewerkers zijn er klaar voor, de organisatie wordt ingericht en sinds dinsdagmiddag is er ook een naam. "Het begin van het begin is er. We zijn klaar voor de reis naar 1 januari. We gaan samen een prachtige nieuwe organisatie neerzetten." Deze woorden sprak Ab van Ravestein, algemeen directeur Agentschap NL, kort na de onthulling van de nieuwe naam door de minister.

Divisienamen
De verschillende expertises van Agentschap NL worden ondergebracht in vijf divisies:

-NL Energie en Klimaat,
-NL EVD Internationaal,
-NL Innovatie,
-NL Milieu en Leefomgeving en
-NL Octrooicentrum.

Vragen van bedrijven, kennisinstellingen en overheden sneller en beter beantwoorden. Dat is het doel van Agentschap NL. In de nieuwe organisatie wordt alle kennis op het gebied van duurzaamheid, innovatie, samenwerking en internationaal ondernemen gebundeld. Agentschap NL biedt klanten één loket waar ze terecht kunnen voor informatie, advies, financiering en netwerken. Bovendien kunnen de bedrijfsprocessen van de afzonderlijke agentschappen beter op elkaar worden afgestemd.

Zelfde locaties
Elk onderdeel van Agentschap NL blijft vooralsnog gevestigd op de huidige locatie. SenterNovem blijft gevestigd in Den Haag, Sittard, Utrecht en Zwolle. De EVD blijft gevestigd in Den Haag en OCNL in Rijswijk.
Bron: persbericht SenterNovem

Zeeschepen aan kade verplicht op schone brandstof

Met ingang van 1 januari 2010 zijn zeeschepen die aan de kade liggen verplicht schone brandstof te gebruiken. Deze bepaling uit de Europese Zwavelrichtlijn geldt vanaf die datum voor alle havens in de Europese Unie. Als gevolg van deze maatregel zal de luchtkwaliteit in havengebieden verbeteren.
Zeeschepen die in havens aan de kade liggen verbruiken brandstof voor activiteiten zoals het koelen en lossen van lading en het verwarmen van onderkomens. Dat gebeurt nu nog met brandstof die veel zwavel bevat. Schepen dragen dan ook in belangrijke mate bij aan luchtvervuiling in en om havens. De Europese Zwavelrichtlijn verplicht schepen na de jaarwisseling gebruik te maken van brandstof met 93 procent minder zwavel dan nu.
Door deze schonere brandstof zal de uitstoot van zwaveloxiden en fijnstof verminderen. Berekeningen van DCMR Milieudienst Rijnmond, wijzen uit dat de bijdrage van de zeevaart aan de lokale fijnstof-concentratie nabij de havens met 8 tot 22 procent kan afnemen. De luchtkwaliteit in de - veelal dichtbevolkte - havengebieden zal hierdoor verbeteren.
Staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat is verheugd over het van kracht worden van deze bepaling: "Dankzij deze regeling zullen zeeschepen een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de luchtverontreiniging. Eén van de doelstellingen uit mijn Beleidsbrief Zeevaart".
Geldt deze bepaling alleen voor havens, in de tweede helft van volgend jaar zullen ook de internationale milieuregels voor schepen op zee worden aangescherpt. Zo moet vanaf juli 2010 in speciale emissiegebieden, zoals de Noordzee en Oostzee, 33 procent minder zwavel in brandstof zitten dan nu het geval is. Naast deze maatregelen voor Noordzee en Oostzee is afgesproken dat er vanaf 2012 ook wereldwijd minder zwavel in brandstof mag zitten. Daarmee wordt het gebruik door zeeschepen van sterk vervuilende residuale brandstof, een teerachtig afvalproduct van de petroleumindustrie, aan banden gelegd.
Naast deze maatregelen voor scheepsbrandstoffen wordt in de toekomst ook de uitstoot door scheepsdieselmotoren teruggedrongen. Vanaf 2011 wordt de emissienorm voor stikstofoxide voor nieuwe motoren 20 procent strenger dan nu. Vanaf 2016 moeten nieuwe motoren in speciale regionale gebieden voldoen aan normen die 80 procent strenger zijn. Deze regionale norm moet ook voor de Noordzee gaan gelden.
Bron: persbericht Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Verburg ziet af van watersportbijdrage

Er komt op dit moment geen landelijke watersportbijdrage voor de watersport. Minister Verburg van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft dat besloten na overleg met de watersportsector. Begin dit jaar adviseerde de Taskforce Versterking Recreatietourvaart de minister om deze watersportbijdrage in te voeren. De watersportsector heeft nu onder aanvoering van de Stichting Recreatietoervaart Nederland het initiatief genomen om een toekomstvisie op te stellen waardoor knelpunten alsnog opgelost kunnen worden. "Het traditionele klompje bij de brug kan blijven", aldus Gerda Verburg.
De verkenning naar een watersportbijdrage is gedaan op verzoek van de watersportsector. Het idee was om hiermee knelpunten in het toervaartnet op te lossen, de kleine waterrecreatie te stimuleren, een veilige vaart te bevorderen en milieumaatregelen te treffen. De minister heeft daarom de Taskforce Versterking Recreatietoervaart onder leiding van de heer Gabor ingesteld. Begin dit jaar bracht die het advies 'Verkenning van de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een bijdrage voor de recreatietoervaart' uit. Behalve de invoer van een watersportbijdrage adviseerde de Taskforce ook om een stimuleringsfonds voor de recreatietoervaart op te zetten. Aangezien nu blijkt dat er bij de sector onvoldoende draagvlak is voor het advies van de Taskforce Gabor heeft de minister na overleg met de sector en de departementen van Economische Zaken, Financiën en Verkeer en Waterstaat besloten om het advies niet over te nemen.
De watersportsector gaat aan de slag met een Toekomstvisie watersportrecreatie (tot 2025). Daarin kijkt de sector naar de ambities en bijdragen van de sector die wél op draagvlak kunnen rekenen. Jaarlijks steekt Verburg ruim 4 miljoen in het oplossen van knelpunten in de recreatievaart. Ook de provincies, gemeenten en waterschappen dragen hun steentje bij. Daar komt voorlopig geen verandering in. Gerda Verburg: "De bal ligt nu bij de sector. Maar mijn deur blijft wel open, dus mocht de sector dat willen, dan blijf ik er graag over in gesprek."
Zie ook de brief die Gerda Verburg hierover naar de Kamer heeft gestuurd:
http://www.minlnv.nl/portal/page?_pageid=116,1640321&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_file_id=45722
Bron: persbericht Ministerie van Landbouw en Visserij

Denk mee over de toekomst van watersport in 2025

Hoe ziet de watersporter, de watersport en het watersportland er in 2025 uit? Het Watersportverbond nodigt u uit om hierover mee te denken voor de Toekomstvisie Watersportrecreatie 2025.
Wat zijn onze ambities en hoe kunnen die worden gerealiseerd? Wat draagt de overheid, het bedrijfsleven en de watersporter zelf bij aan het realiseren van dat toekomstplaatje? Dat zijn de vragen die worden gesteld bij de Toekomstvisie Watersportrecreatie 2025.
Het Watersportverbond, HISWA Vereniging en ANWB werken onder de vlag van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) hard aan de Toekomstvisie. Voor de ondersteuning is Adviesbureau Boer & Croon ingeschakeld.

Belofte
Met deze visie willen deze partijen de belofte nakomen die in juni aan de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit is gedaan naar aanleiding van de publicatie van het advies van de Taskforce Versterking Recreatietoervaart. De Minister is toen gevraagd nog geen besluit te nemen over de daarbij voorgestelde invoering van een watersportbijdrage. "Eerst moet duidelijk zijn hoe de toekomst eruit ziet en wie welke verantwoordelijkheid daarbij heeft", aldus de gezamenlijke organisaties destijds.

Gedragen visie
Het is de bedoeling dat de Toekomstvisie gedragen wordt door de watersporter. Daarvoor worden brainstormbijeenkomsten, verdiepingssessies en achterbanraadplegingen georganiseerd.

Wij nodigen ook u, als lid van een aangesloten watersportvereniging, nadrukkelijk uit om mee te doen, mee te denken en mee te discussiëren. Dat kan via de speciale website
''Denk mee over de toekomst van de watersport' ,
http://www.recreatiedebat.nl/het_nieuwe_water/denk_mee_over_de_toekomst_van_de_watersport.
Geef uw reactie daar op de gepubliceerde wensen, ideeën, plannen en voorstellen van anderen, of geef die van uzelf aan. Het belooft een boeiende discussie te worden. De uitkomsten zullen wij nadrukkelijk mee laten wegen in de uiteindelijke visie.
Bron: persbericht Watersportverbond

Waterskiërs, wakeboarders, kanoërs en gehandicaptenzeilers samen in Verbond

De Ledenvergadering is akkoord gegaan met de integratie van de Nederlandse Kanobond, de Nederlandse Waterski- en Wakeboardbond en de gehandicaptenwatersporters in het Watersportverbond. De waterskieërs, wakeboarders en kanoërs worden stapsgewijs geïntegreerd met als eindpunt 2012. In dat jaar zal worden besloten of er wordt overgegaan tot een definitieve fusie, op basis van de ervaringen bij de integratie.
Vanuit de zaal kwamen er tijdens de ALV vragen over de financiering van de integratie. Bert Slob benadrukte in zijn antwoord dat de risico's van de fusie bij de NKB en NWWB komen te liggen, en dat bovendien NOC*NSF een ruime subsidieregeling in het leven heeft geroepen voor deze integratie.

Gehandicaptensport
De integratie van het gehandicaptenzeilen zal al eerder gebeuren, namelijk met ingang van 2010. Deze integratie is al uitgebreid voorbereid in alle sectoren van het Verbond. Zo zal de sector Topsport de topsporters begeleiden naar de Paralympische Spelen, en zal Toervaren verenigingen stimuleren gehandicapte watersporters op te nemen.
Vanuit het Watersportverbond zelf kwam wel een 'maar'. De integratie moet wel kostendekkend verlopen. Financiering zal komen van subsidies van het NOC*NSF, Fonds Gehandicaptensport NL, Fair Share en Stichting Wedstrijdzeilen Gehandicapten.
Bron: persbericht Watersportverbond

Samenwerking kanoërs, waterskiërs en wakeboarders in verbond bekrachtigd

Afgelopen zaterdag was de Algemene Ledenvergadering van de Nederlandse Kanobond. Eerder al waren de ALV's van het Watersportverbond en die van de Waterski en Wakeboardbond. We zijn nu zover dat alle drie bonden door hun ledenvergadering het traject van de onderlinge samenwerking hebben bekrachtigd.
De actviteiten van de Waterski en Wakeboardbond en van de Kanobond worden stapsgewijs geïntegreerd in die van het Watersportverbond met als eindpunt 2012. In dat jaar zal worden besloten of er wordt overgegaan tot een bestuurlijke integratie, op basis van de ervaringen bij de samenwerking.

Voorlopig gaat de samenwerking in ieder geval voortvarend: per 21 december zal de NWWB in de persoon van bureamanager Harry Middeljans intrek nemen op het kantoor van het Watersportverbond.
De NKB is al gevestigd op de etage van het verbond.
Bron: persbericht Nederlandse Waterski- en Wakeboardbond



Gas aan boord 7

GEDRAG, CONTROLEREN EN TESTEN

Henk Bos

Inleiding deel 7
Een goed aangelegd en getest gassysteem is veilig te noemen. Toch gebeuren er af en toe ongelukken mee maar gelukkig ligt het aantal ervan in het pro mille bereik. Gezien het aantal gebruikers is het zeer veilig. De veiligheid ervan kan geoptimaliseerd worden door het consequent doorvoeren van drie procedures: veilig gedrag, controle door de gebruiker en testen door een vakkundig en daartoe bevoegd persoon (minimaal 1 keer per 3 jaar).
Voor de gebruiker is er zoveel informatie in deze serie gasverhalen verwerkt dat hij na bestudering ervan in staat is om de kwaliteit van zijn gassysteem te beoordelen. Als het nodig is kan er het een en ander worden aangepast voordat er een keuring wordt uitgevoerd. Het is nogal frustrerend als een gassysteem bij een keuring (kosten 50 à 250 Euro) afgekeurd moet worden, gerepareerd à xx,xx Euro en daarna nog eens gekeurd à 50 à 250 Euro.
Waarschuwing: Neem een propaan installatie niet in bedrijf voordat deze is getest en een certificaat of attest aanwezig is!
Confrontatie: Na een ongeval met persoonsschade en/of het in gevaarbrengen van de openbaarheid of derden (daaronder vallen ook eigen familieleden) wordt de eigenaar door de rechter geconfronteerd met het feit dat een dergelijke installatie pas in bedrijf genomen mag worden als een derde geen gevaar KAN lopen!

Veilig gedrag
Wat kan de gebruiker doen om de veiligheid van de installatie te waarborgen? Het antwoord is: nogal veel. Hieronder enige voorbeelden.

Dagelijks
* Sluit brandstof afsluiters en flesafsluiters als de toestellen niet in gebruik zijn.
* Sluit de afsluiters voor het opnieuw aansluiten van een gasfles en direct in geval van nood.
* Controleer regelmatig! Bij voorkeur voordat de bemanning en/of gasten aan boord komen. Begin met optisch alle gebruikstoestellen te inspecteren op beschadiging en vervuiling (de ontploffing op een passagiersschip in Medemblik werd veroorzaakt door vervuiling).
* Overtuig u ervan dat toestel afsluiters gesloten zijn voordat de afsluiter op de fles geopend wordt.
* Test het propaan systeem op lekkage voor gebruik. Test alle aansluitingen op lekkage door middel van:
- Manometer: voor elk gebruik: sluit de toestel kranen, open de propaan flesafsluiter; laat de manometer op druk komen; sluit de propaan flesafsluiter; kijk 3 minuten naar de manometeraanwijzing, de aanwijzing moet constant blijven indien geen lekkage optreedt, als de manometeruitslag terug loopt is er ergens een lek: gebruik dan de propaan installatie niet.
- Borrelpot: kijk geregeld naar de borrelpot (indien gemonteerd); of
- test handmatig met schuimvormend zeepwater of oplossing van afwasmiddel (met de afsluiter van de branders gesloten en de fles en systeemafsluiters open);

Recept zeepsop
Neem daarvoor 1 deel water op 1 deel vloeibare zeep. Controleer of het (af)wasmiddel geen ammoniak bevat. Schuim vormende oplossingen en spuitbusjes voor het opsporen van lekkages in gasinstallaties conform EN 14291 voldoen aan deze voorwaarden.
Voorzichtig: - Ammoniak, dat in sommige zeep en schoonmaakartikelen zit, tast messing fittingen aan. Hoewel de schade in eerste instantie niet zichtbaar is, kunnen de messing fittingen barsten en mogelijk gaan lekken na enige tijd door het contact met ammoniak.
Afsoppen doe ik met een kwastje nummer 8.
Sommigen prefereren een spuitfles om het sop op de verbindingen te spuiten terwijl het ook goed gaat met een (parfum)verstuiver. Na afloop de zeep zo goed mogelijk verwijderen om kleven van vuil te voorkomen.



Voor kleine schepen een perfecte oplossing. Regelmatig controleren op lekkage bevordert de veiligheid!



Hier wordt ik vrolijk van. Beginnend bij de fles: goed vastgezet en voorzien met een slangbreukbeveiliging met manometer. Een verse slang, een Fisher reduceer met hoofdschakelaar en een afgedopte testaansluiting met een afsluiter. Een recentere fles en de overdrukaansluiting voorzien van een afvoerleiding zou een verbetering zijn.



* Indien er lekkage is, de fleskraan sluiten en laat het systeem repareren vòòr verder gebruik; laat systeem reparaties bij voorkeur doen door een daartoe bevoegd persoon.
* Ruikt u gas dan onmiddellijk alle afsluiters van de verbruikstoestellen dicht draaien en de ramen en deuren open zetten. Geen elektrische schakelaars bedienen om vonkvorming te voorkomen. Denk aan statische elektriciteit! Probeer, na de ventilatie, per sectie de oorzaak op te sporen en te verhelpen. Eventueel bevoegde hulp halen.
* Wanneer een toestel niet onmiddellijk gaat branden bij het aansteken of wanneer een toestel snel weer uitgaat, is het beter om een minuut te wachten voor er weer een poging wordt ondernomen. Het eventuele ”gaswolkje” rond de brander krijgt de tijd om te verdunnen en levert geen ontploffingsgevaar meer op. Dit gebeurt geregeld bij de brander van een koelkastje of verwarming.
* Een goed werkende gasbrander levert een blauwe vlam op. Wanneer het uiteinde van de gasvlam oranje of rood kleurt, duidt dit op zuurstofgebrek. Is het juiste inspuitstuk (verstuiver) in het toestel gemonteerd? Is de regeldruk van het reduceer de juiste (werkdruk 30 mbar)? Is er voldoende zuurstof in de ruimte waar het toestel gebruikt wordt? Dringend nakijken en verhelpen!
* Wanneer een huishoudtoestel een tijdje brandt en snel uitgaat, dan even naar het thermokoppel kijken: bevindt die zich in het puntje van de vlam? Is het thermokoppel ”te koud” of staat hij buiten het vlammetje dan het thermokoppel iets verbuigen. De kleur donkerrood geeft de langste levensduur.
* Sluit na het koken de afsluiter voor het toestel en voor het naar bed gaan de afsluiter op de fles. Het kost een beetje discipline maar geeft een stuk veiligheid terug.
* Kijk na het sluiten naar de druk die de manometer op het reduceer aangeeft. Een manometer mag alleen in de hogedruk zijde gemonteerd zijn. Kijk daarna even naar de sterren en controleer na circa 3 minuten de aanwijzing van de manometer. Hij mag ongeveer 5 mbar minder aangeven. Is de daling duidelijk waarneembaar dan wordt het tijd om de hele installatie op lekkage te onderzoeken.
- Let op met een manometer. De goedkopere versies bevatten plastic tandwieltjes die door de voortdurende vibraties aan boord “inslaan” waardoor het mogelijk is dat de manometer een voorkeursstand heeft en onbetrouwbaar is geworden. Daarom manometers altijd met enige argwaan

bekijken. Bij het openen van de gasfles altijd kijken naar de aanwijzing van de manometer. De wijzer moet goed reageren voor een betrouwbare aanwijzing.
- Het is niet in orde als de manometer 'los' in de leiding is opgenomen.

Af en toe
* Bij het vervangen van de gasfles kunt u gelijk de gasbun of kast even leeg maken van alles wat daar niet in hoort. Gooi er af en toe eens een puts water in om te controleren of het snel genoeg wegloopt. De opening hoort een doorlaat van circa 22 mm of groter te hebben en als er een afvoerleiding (slang of buis) is kan het snel vervuilen en daardoor verstopt raken.
* Controleer de gasslang op scheurtjes en of beschadigingen. Bij aanwezigheid van scheurtjes, barstjes, andere beschadigingen of zichtbare veroudering de slang vervangen.
* Bent u in het buitenland en de fles moet gevuld worden dan is het raadzaam om op een paar zaken te letten:
- Noteer het nummer van de fles. Dan kunt u controleren of u uw eigen fles weer terug krijgt.
- Weeg de fles nauwkeurig na ontvangst en controleer of de fles de juiste hoeveelheid gas bevat. Dit is niet bedoeld om te controleren of u te weinig gas ontvangt maar om te constateren dat er niet te veel gas in de fles zit. Het komt nog te veel voor dat er te veel gas in zit. We noemen dit 'overvuld'. Dit is zeer riskant omdat er dan te weinig ruimte is voor het gas om uit te zetten. De druk kan dan zo hoog worden dat de fles 'bolle' wangen krijgt. Het risico van breuk is dan aanwezig. Een ander gevaar is het afgeven van vloeibaar gas in plaats van damp. Dit is levensgevaarlijk en dat wil je niet mee maken! Het geeft enorme vlammen.
* Voor de montage de overgang van de fleskraan en de fleskraanopening en spindel afsoppen. Bij constatering van lekkage terug gaan naar de leverancier. Het komt voor dat nieuwe flessen al gedeeltelijk leeggelopen zijn door lekkage.
* Na de montage van het reduceer met een nieuw rubbertje (je doet het zelf ook niet twee keer met het zelfde rubbertje) is voor een butaan installatie zaak om te testen of er niet 'toevallig' LPG in de fles zit. De vlam zal dan verder van de brander afstaan dan normaal. Het is dan zaak om terug te gaan naar de leverancier van het gas.
* Sop na de montage van de gasfles in de schone bun het geheel van fles, reduceer, slang en schotdoorvoer af om te controleren op eventuele lekkage.

Jaarlijks
* Optische controle van het gehele gassysteem aan de hand van checklist 1 t/m 6.
* Controleer alle gasleidingen op beschadigingen, of zij nergens schuren tegen metalen delen, schotten of kasten, ... en of alle bevestigingen intact zijn. Zijn alle schotdoorvoeren nog dicht? Geen sporen van corrosie door condenswater?
* Voer minimaal eenmaal per jaar een lektest uit, ongeacht of de gastoevoer losgekoppeld is geweest of niet. Daarnaast voert u een lektest uit telkens wanneer de gastoevoer wordt aangesloten op het reduceer of wanneer een onderdeel van de gasinstallatie wordt losgekoppeld of vervangen.
Als veiligheidsmaatregel dient u eraan te denken een lektest altijd uit te voeren met zo veel mogelijk ventilatie. Roken is niet zo'n goed idee tenzij u een spoedige hemelvaart wenst. Zorg ervoor dat er zich geen ontstekingsbronnen in de nabijheid bevinden. Gebruik geen vlam, zoals een brandende lucifer, voor het uitvoeren van een lektest.



Manometer wijst 8 bar aan.



Na 5 minuten wijst de manometer nog 7,9 bar aan.
Een goede reden om eens op onderzoek uit te gaan en een en ander af te soppen.

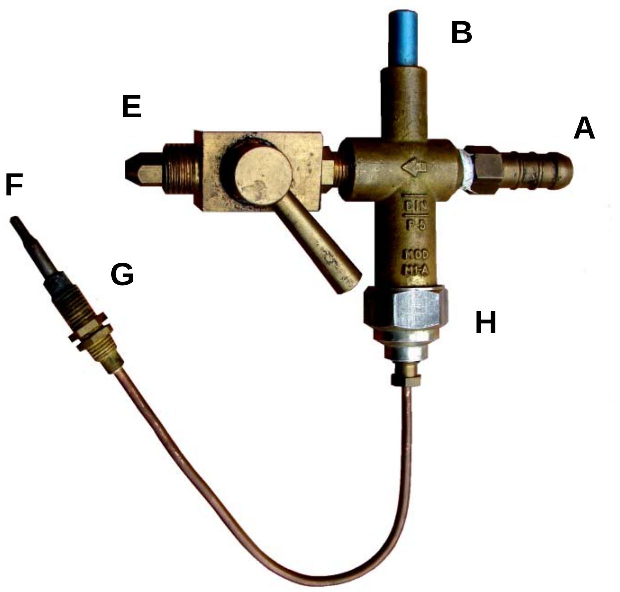


De oorzaak van de minieme lekkage was een ondichte koppeling onder het gasstel.

Gebruik zeepsop.
- Zorg dat alle regelknoppen in de UIT-stand staan.
- Draai het gas open bij de gasfles.
- Breng de lektestvloeistof aan door deze op de verbindingen van het leidingen systeem te spuiten of te strijken. Als er gasbellen ontstaan in het zeepsop is dit een teken dat er een lek is.
- Dicht lekken door de losse verbinding aan te draaien of door het defecte onderdeel te vervangen door een door de fabrikant / leverancier aanbevolen reserveonderdeel.
- Draai de fleskraan weer volledig dicht.
Als u er niet in slaagt een lek te dichten: bel een erkende gasinstallateur.
Gebruik het gassysteem niet voor het lek hersteld is.

TESTEN DOOR DE GEBRUIKER

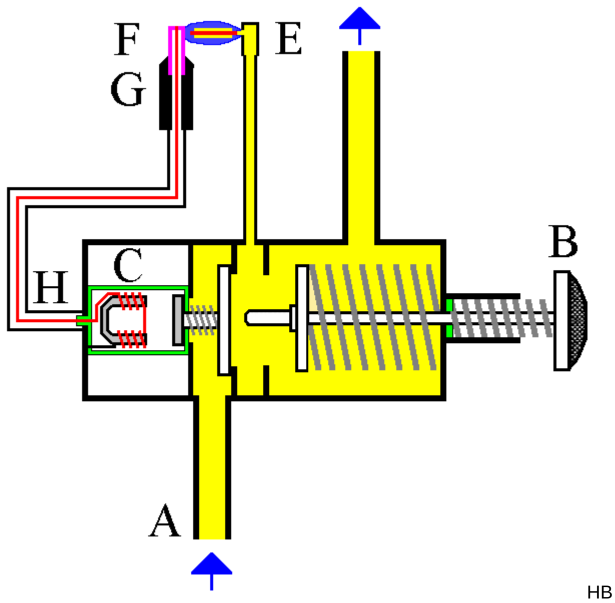
Testen thermische beveiliging



HB

Op alle gasapparatuur aan boord moet een thermische beveiliging aanwezig zijn. Door het indrukken van knop B wordt mechanisch een klep opengeduwd waardoor gas van A naar de sproeier E van de brander en/of de waakvlam kan stromen. Na aansteken van de brander of waakvlam wordt thermokoppel F warm. Er wordt een spanning opgewekt die het spoeltje C bekrachtigt waardoor het klepje open blijft. Als de brander of waakvlam uit gaat wordt het thermokoppel koud. De spanning daalt waardoor het magnetisme van magneetspoel C te klein wordt om het klepje vast te houden. Door de veer wordt het klepje weer dicht gedrukt. De gastoevoer stopt en er is weer een veilige situatie.
Om dit soepel te laten verlopen zijn er enige voorwaarden waaraan dit deel van de gasinstallatie moet voldoen:

* Drukknop B moet vrij kunnen bewegen en mag daarom niet vervuild zijn. Dit is te controleren door de knop in te drukken. Bij loslaten moet deze onmiddellijk terug komen. Het mechaniek heeft niet het eeuwige leven: de afdichting van de knop bevat vet wat door veroudering kan gaan lekken en dan wordt het tijd voor een nieuwe (circa 14 €).



HB

* Het thermokoppel is gemaakt van ijzer en constantaan, die bij F aan elkaar zijn gelast. Dit noemen we de warme las daar deze heet wordt. De koude las bevindt zich bij het messing busje G. Deze is zo gemaakt dat hij de warmte snel af kan voeren. Er gaan vanaf hier een koperdraad en een koperen buisje naar het contact H. Het thermokoppel is apart in een vlam te controleren met een mVolt meter.
De aanwijzing is de spanning die ontstaat in de warme las min de spanning in de koude las. De koude las geeft bij 20°C 1.02 mV, bij 30° 1.54 mV en bij 40°C 2.06 mV. De warme las geeft bij 200° 10.78 mV, bij 300° 16.33 mV, bij 400°C 21.85 mV en bij 500° 27.39 mV.


HB

Bij een afgegeven spanning kleiner dan 15 mV het thermokoppel vervangen. Dit kost tussen de 3 en 14 €. Meestal haalt het thermokoppel met gemak 20 à 30 mV, dit hangt onder andere af hoe het koppel in de (waak)vlam zit. Om corrosie tegen te gaan wordt er ook wel een RVS buisje om het koppel aangebracht. De levensduur van het koppel is niet onbeperkt, dit hangt af van de plaatsing in de vlam, de frequentie van het doven van de (waak)vlam en condens. Het koppel kan 1000°C meten maar dit is niet bevorderlijk voor de levensduur. Bij een maximum van 650°C heeft het koppel een goede standtijd. De levensduur kan variëren van enige weken tot wel 25 jaar.


HB

* Het magneetspoeltje C heeft een onderdeel dat kan vervuilen en wel het deel dat het gas af moet sluiten. Blijft er een kleine lekkage aanwezig dan is het mogelijk de moer bij H los te halen waardoor het magneetspoeltje (ook wel microspoel genoemd) er uitkomt en gecontroleerd kan worden op vervuiling en veroudering. Vervanging kost circa 8 €.

* Sproeier E kan vervuilen. Deze schoonmaken door een satéstokje of houten tandenstoker met het puntje er in rond te draaien. Doe dit voorzichtig en zo dat het niet afbreekt.

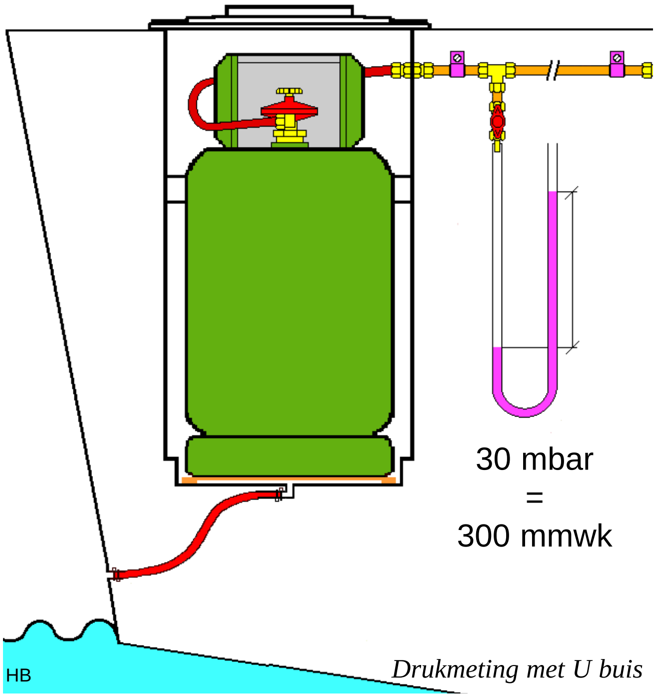
* Dit is ook een goede gelegenheid om het luchtkanaal schoon te maken. Spinnen willen er nog wel eens een webje in maken, waar vuil aan blijft hangen waardoor de brander te weinig zuurstof krijgt zodat de vlam nogal gelig kan worden.

Test gebruikstoestellen
* Is de brander schoon.
* Is de thermische beveiliging heel.
* Veert de drukknop goed terug.
* Probeer de brander aan te steken zonder op de knop te drukken. Dit is een test of de thermische beveiliging niet blijft hangen maar de gastoevoer goed afsluit.
* Steek de gebruiker aan door de drukknop in te drukken.
* Binnen 20 seconden moet de gebruiker branden.
Duurt het langer dan is of het spoeltje of het thermokoppel defect.
* Laat hem 3 minuten branden.
* Controleer de kleur van de vlam (niet geel maar mooi blauw). Bij een ietsje geel de sproeier en het luchtkanaal reinigen.
* Brandt de vlam niet te ver vanaf de uitstroom openingen. Dit gebeurt als de gasdruk te hoog is (verkeerde of defecte drukregelaar). Bij twijfel een specialist inschakelen.
* Sluit de toestelafsluiter en kijk op de secondewijzer.
* Tussen 20 en 60 seconden moet er een klik te horen zijn. Duurt het korter dan geeft het thermokoppel te weinig spanning. Duurt het langer of is er geen klik dan blijft het klepje hangen. In beide gevallen een specialist inschakelen.

TESTEN MET GASDRUKMETING

Het is handig om de gasdruk na het reduceer te kunnen meten. Bij sommige installaties is hier een aansluitnippel met afsluitschroefje voor. Helaas ontbreekt deze bij de meeste gasinstallaties. Zijn er twijfels over de gasdruk dan een tussenstukje (testset) maken om een bij nauwkeurige manometer aan te kunnen sluiten. Dit kan een U buis, een conventionele klasse 1 manometer of een elektronische drukmeter zijn. Bij het monteren en het wegnemen met zeepsop testen op lekkage!

Borrelpot
Als er een borrelpot is gemonteerd in het systeem, moet het goed vast gezet zijn in de lage druk kant van het systeem en in de gasbun of gaskist en regelmatig getest worden op gasdichtheid.



Drukmeting met U buis

Lektest leidingen
* Alle ventilatie mogelijkheden open?
* Alle open vlammen uit?
* Geen elektrische schakelaars bedienen tijdens de testprocedure.
* Zet alle toestel afsluiters open.
* Lees de manometer af staat de wijzer goed op nul?
* Zet circa 3 minuten gas op het systeem en kijk of de drukmeter goed reageert.
* Lees de manometer af (30 of 50 mPa = mmwk = mbar).
* Sluit de gasfles(sen) en laat het gas in de leidingen circa 5 minuten op temperatuur komen.
* Lees de manometer af.
* Wacht nog 5 minuten en lees de manometer af
* De gasdruk mag maximaal 5 mbar dalen per minuut.

Daalt de gasdruk bijna niet dan is er geen lekkage en alle thermische beveiligingen zijn dicht.

Daalt de gasdruk meer dan 5 mbar (50 mmwk) per minuut:
* Sluit alle afsluiters bij de toestellen.
* Zet circa 3 minuten gas op het systeem.
* Sluit de gasfles(sen).
* Lees de manometer af.
* De gasdruk mag maximaal 5 mbar dalen per 3 minuten.
Daalt nu de gasdruk minder dan per gebruiker of sectie de toestelkraan openen tot de lekkage zich weer voordoet.
De dader is nu gelokaliseerd en een specialist kan ingeschakeld worden.
Blijft de gasdruk met gesloten toestelafsluiters dalen dan is er een probleem met de leidingen en/of het reduceer.
Ook hier een specialist inschakelen.

VLOEIBAAR GASINSTALLATIE

Heeft U al stickers aangebracht?.